

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo Políticas de Infraestructura:

# “El proyecto del tren exige involucramiento pleno del Gobierno”

Exministro de Obras Públicas y Transportes plantea que es una iniciativa transformadora, con alcances estratégicos en distintas áreas. Aquí también se refiere al “peaje equitativo” mencionado por el titular del MOP y al impacto de la carpeta de proyectos y concesiones en el empleo y la reactivación.



Rosa Zamora Cabrera  
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

Es fundamental que en los estudios sobre el trazado del tren Valparaíso-Santiago, que realizan los ministerios de Hacienda y Transportes, se integren Vivienda, Medio Ambiente y Agricultura, y exista “un involucramiento pleno del Gobierno y de las autoridades regionales y locales”, sostiene el director ejecutivo del Consejo Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz Lorenzen.

Ello porque se trata de una iniciativa de gran potencialidad transformadora y alcances estratégicos, como pueden ser la incorporación de terrenos para la política habitacional del Estado o la afectación de otros de uso agrícola, subraya el exministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, quien también es partidario de “hacer una revisión muy completa” de los criterios para determinar la rentabilidad social de proyectos de esta envergadura, de modo que se puedan concretar.

En otro aspecto, aboga por un diálogo más fluido entre el sector público y el sector privado, para evitar situaciones como la ocurrida en Magallanes, “donde un proyecto de categoría estratégica como la generación de energía para el hidrógeno verde, se paraliza como consecuencia de su retiro por considerar que se le han puesto exigencias desmedidas”.

## CARTERAS DE PROYECTOS DEL MOP

**- El Ministerio de Obras Públicas estima que la cartera de proyectos y concesiones de infraestructura 2022-2026 impulsará la creación de unos 30 mil empleos anuales. ¿Qué cree usted?**

- Es perfectamente posible porque son volúmenes de inversión muy grandes. Estamos hablando de una cartera pública de más o menos US\$2.500 millones y eso debería representar aproximadamente ese volumen de empleos, quizás un poco más incluso si es que se aplica bien. Calculamos que son más o menos US\$4.000 por puesto de trabajo permanente al año, por lo que debíamos estar en torno a los 50 mil o 60 mil empleos. Si a eso se agrega lo que debería activarse del lado de las concesiones, donde el nivel de empleo es un poco menor porque son obras que demandan más tecnología, probablemente el MOP podría transformarse en un importante generador de empleo durante el periodo de recuperación económica.

**- ¿La inversión de casi US\$13.260 millones que representa la cartera incidirá efectivamente en la reactivación económica?**

- No inmediatamente, porque son licitaciones que se llevarán a cabo desde ahora hasta 2026. Pero yo creo que la cartera de proyectos anunciada por el ministerio tiene muchas virtudes, entre otras, la de ser una explícita declaración del Gobierno de que está interesado en promover la inversión y que está dispuesto -a pesar de todas las aprensiones que pueda tener- a trabajar con el sector privado. Son dos señales muy importantes que debieran incentivar a los privados a retomar su rol de agente inversor principal en el país.

## DESALADORA Y TELEFÉRICO

**- Hay consejeros regionales que reclaman la ausencia de una desaladora para la región en esa cartera de proyectos.**

- Es probable que tengan razón, en el sentido de que falta una política pública de desalación. Ese es un reclamo que nosotros hemos hecho a nivel nacional, y estamos impulsando la idea de que a través de la Ley de Concesiones se puedan generar condiciones para promover desaladoras público-privadas para abordar los temas de restricción hídrica. Pero hay una desaladora que está pronta a iniciar su construcción en Puchuncaví y entiendo que otra está en proyecto. Por lo tanto, hay un esfuerzo que ya se está haciendo en términos de desalación que debiera permitir por lo menos mitigar en parte los problemas de restricción hídrica que se están presentando.

**-El teleférico de Valparaíso no tienen fecha de concesión. ¿Lo estima necesario?**

- Absolutamente. Nosotros estuvimos en un seminario con la PUCV hablando justamente de los teleféricos. Y me dio la impresión de que el MOP tiene una propuesta bastante avanzada, por lo que creo que pronto puede haber noticias de un proyecto ya definitivo que pueda llamarse a licitación. El teleférico es un modo de transporte nuevo muy distinto de los tradicionales, que genera muchas expectativas, pero también va a generar problemas, porque el que pase un carro por arriba de la casa de las personas de repente puede generar algún tipo de incomodidad. Con este proyecto podrán ponerse sobre la mesa los beneficios y dificultades. La idea es encontrar el mayor entendimiento posible entre comunidad, autoridades locales y regionales, para poder llevar adelante esta iniciativa.

## POLÍTICA NACIONAL TARIFARIA

**- ¿Qué piensa del “peaje equitativo” que mencionó el ministro García? ¿Halla viable que el pago por km en las rutas sea equivalente o similar en todo el país?**

- Por supuesto. Pienso que cuando se licitó la Ruta 5, se hizo la misma discusión. Se decía por qué el peaje del tramo entre Santiago y Rancagua iba a tener un valor más bajo que el peaje entre Río Bueno y Puerto Montt. Porque, claro, como hay

mayor densidad de tráfico entre Santiago y Rancagua, los usuarios podían pagar menos por la misma inversión. Creo que eso se resolvió a través de un mecanismo de subsidios cruzados, en el cual las zonas de mayor flujo generan recursos que pueden distribuirse entre las zonas de menor flujo, y por esa vía generar un nivel de servicialidad a lo largo de todas las rutas concesionadas, de estándares equivalentes y con peajes equivalentes. Y eso yo creo que es una muy buena noticia. Pienso además que debíamos agregar no solo la equidad territorial, sino también el concepto de equidad intergeneracional.



**- ¿De qué se trata el concepto de equidad intergeneracional en esta materia?**

- Le estamos cargando a las generaciones presentes el pago de las inversiones que hacemos hoy, inversiones que son de aquí a cien años. No hay ninguna razón para que ellas se comprometan a refianciar el total de las obras que se realizan ahora, lo que podría distribuirse en dos o tres generaciones. Pienso que tenemos que hacer una discusión al respecto. Pero hoy día hay una buena noticia: el ministro anunció que habrá una política nacional tarifaria y creo que es parte de las cosas que debíamos apoyar, porque es fundamental para efectos de darle legitimidad al sistema concesionado.

## DOS PROPUESTAS PARA UN TREN

**- Usted es partidario de sumar al Ministerio de Vivienda en los estudios que realizan Transportes y Hacienda para determinar el trazado del tren Valparaíso-Santiago.**

- No solo al Ministerio de Vivienda, sino además al de Medio Ambiente. Creo que un proyecto de esa envergadura requiere un involucramiento pleno del Gobierno y de las autoridades regionales y locales, porque es una iniciativa muy transformadora. Aquí hay dos tipos de proyectos. Uno, la reposición del tren Santiago-Valparaíso por el viejo trazado, en mejores condiciones obviamente, que permitiría ir incorporando territorios para resolver los problemas de vivienda del país. El otro es un tren rápido que involucra intervenciones mayores en el territorio, de tal manera que permita efectivamente facilitar el acceso en menos de una hora, en 45 minutos, entre Santiago y Valparaíso. Y eso implica involucrar a todos esos ministerios, además diría yo al de Agricultura, porque en buena medida son terrenos de uso agrícola que probablemente se verían afectados. Estos proyectos requieren una interacción mucho más estrecha entre las distintas autoridades sectoriales, de tal manera que no se produzcan los problemas que posteriormente se generan muchas veces en este tipo de iniciativas.

**- ¿Y qué le parece el informe de la Cámara Chilena de la Construcción según el cual el monto de los proyectos visados por la autoridad ambiental llega a US\$3.000 millones y cae 53% en 12 meses?**

- Evidentemente es una mala noticia. Creo que es necesario un diálogo mucho más fluido entre el sector público y el sector privado, para ver por qué se producen estas disminuciones tan dramáticas. Y ahí el sector público tendrá que definir con mayor precisión las reglas ambientales que demanda de los grandes proyectos de infraestructura, y el sector privado tendrá que comprometerse a hacer bien las cosas. Pienso que es parte de los nuevos entendimientos que hay que asumir como consecuencia del énfasis que el Gobierno quiere dar a los temas ambientales, como eje central de su actividad. Pero eso tiene que ir en consonancia con la comprensión que tenga el sector privado respecto a esas demandas. Y no puede pasar lo que está ocurriendo en la Región de Magallanes, donde un proyecto de categoría estratégica como la generación de energía para el hidrógeno verde, se paralice como consecuencia de su retiro por considerar que se le han puesto exigencias desmedidas. Creo que eso no puede suceder, hay que convenirlo, hablarlo. Esto no puede ser consecuencia de decisiones unilaterales que van entorpeciendo el proceso de desarrollo del país, porque necesitamos inversión privada.

“La cartera de proyectos y concesiones anunciada por el MOP tiene muchas virtudes, entre otras, la de ser una explícita declaración del Gobierno de que está interesado en promover la inversión y que está dispuesto a trabajar con el sector privado”.